



PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL MEGAPROYECTO “TREN BIOCEÁNICO” ENTRE LOS PUERTOS SANTOS DE BRASIL Y CHANCAY DEL PERU, CONECTANDO LOS TRAMOS FERROVIARIOS DESDE IÑAPARI - MADRE DE DIOS, SAN ROMÁN - PUNO, MATARANI – AREQUIPA Y CALLAO, CHANCAY - LIMA EN EL TERRITORIO PERUANO.

El Congresista de la República que suscribe, Wilson Rusbel Quispe Mamani, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República;

Ha dado la siguiente Ley:

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL MEGAPROYECTO “TREN BIOCEÁNICO” ENTRE LOS PUERTOS SANTOS DE BRASIL Y CHANCAY DEL PERU, CONECTANDO LOS TRAMOS FERROVIARIOS DESDE IÑAPARI - MADRE DE DIOS, SAN ROMÁN - PUNO, MATARANI – AREQUIPA Y CALLAO, CHANCAY - LIMA EN EL TERRITORIO PERUANO.

Artículo 1. Objetivo de la Ley

El presente proyecto del Ley tiene como objetivo declarativo, el proyecto de Ley que declara de Interés Nacional y Necesidad Pública la Construcción del Megaproyecto “Tren Bioceánico” entre los puertos Santos de Brasil y Chancay del Perú, conectando los tramos ferroviarios desde Iñapari - Madre de Dios, San Román - Puno, Matarani – Arequipa y Callao, Chancay - Lima en el territorio peruano, al conectar de manera eficiente los océanos Atlántico y Pacífico, como lo es el Tren Bioceánico, que permitirá unir los puertos de Santos (Brasil) y Chancay (Perú), consolidando una red ferroviaria de alcance continental y optimizando el comercio interno y externo, el transporte de carga, el almacenamiento y la distribución de mercancías.

Artículo 2. Declaratoria de Interés Nacional y Necesidad Pública

Proyecto de Ley que declara de Interés Nacional y Necesidad Pública la Construcción del Megaproyecto "Tren Bioceánico" entre los puertos Santos de Brasil y Chancay del Perú, conectando los tramos ferroviarios desde Iñapari - Madre de Dios, San Román - Puno, Matarani - Arequipa y Callao, Chancay - Lima en el territorio peruano.

Artículo 3. Finalidad.

La presente Ley tiene por finalidad promover el desarrollo económico y social de la región Puno, mejorando la competitividad de los productos locales, regional y a nivel nacional, facilitando las operaciones de comercio exterior y fortaleciendo la integración logística nacional e internacional.

Artículo 4. Coordinación Interinstitucional

La coordinación con el Poder Ejecutivo, a través de los Ministerios competentes, conjuntamente en coordinación con el Gobierno Regional de Puno y la Municipalidad Provincial de San Román, se gestionará las acciones necesarias para la formulación, financiamiento, ejecución y puesta en funcionamiento conectando los tramos ferroviarios desde Iñapari - Madre de Dios, San Román - Puno, Matarani - Arequipa y Callao, Chancay - Lima en el territorio peruano.

Artículo 5. Financiamiento

La ejecución de lo establecido en la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de los pliegos involucrados, sin demandar recursos adicionales al tesoro Público.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES ÚNICA.**Acciones para su implementación**

En el plazo no mayor de 90 días hábiles el Poder Ejecutivo debe reglamentar la presente ley contados a partir de su vigencia y autorizar la elaboración de estudios de pre inversión e impacto ambiental para garantizar la viabilidad técnica, económica, social y ambiental del megaproyecto.



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2025 15:10:06-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2025 10:29:34-0500



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2025 15:10:15-0500



Firmado digitalmente por:
VARAS MELENDEZ Bias
Marcial FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2025 15:58:03-0500



Firmado digitalmente por:
BERMEJO ROJAS Guillermo
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/09/2025 16:07:49-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20181749126 soft
Motivo: En señal de
conformidad
Fecha: 11/09/2025 10:27:01-0500



Firmado digitalmente por:
CUTIPA CCAMA Victor Raul
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/09/2025 10:59:14-0500

Lima, setiembre del 2025.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

Está presente iniciativa legislativa de declarar de Interés Nacional y Necesidad Pública la Construcción del Megaproyecto “Tren Bioceánico” entre los puertos Santos de Brasil y Chancay del Perú, conectando los tramos ferroviarios desde Iñapari - Madre de Dios, San Román - Puno, Matarani – Arequipa y Callao, Chancay - Lima en el territorio peruano.

El corredor ferroviario bioceánico Santos (Brasil) – Chancay (Perú) se concibe como la vía más directa entre el Atlántico y el Pacífico, que brindara un acceso eficiente desde Brasil hacia el Perú, que conectara a los puertos de Matarani, Callao y Chancay como plataformas logísticas internacionales.

Actualmente, el transporte de carga entre Brasil se realiza por rutas marítimas que bordean el continente, generando altos costos y tiempos de traslado de hasta 40 días mientras que la construcción del “Tren Bioceánico” permitirá reducir estos tiempos a menos de 20 días y teniendo una infraestructura logística que funcionara como una extensión de un puerto marítimo, su principal objetivo será facilitar la conexión entre los diferentes modos de transporte, como carreteras y ferrocarriles, para agilizar el movimiento de mercancías y reducir costos de transporte.

1.1. Identificación del Problema

La ciudad de Juliaca su principal actividad es el comercio y transporte, conectando el sur del Perú con Brasil. Por su geográfica privilegiada, por lo que tiene infraestructura vial, ferroviaria y aérea con que cuenta la ciudad de Juliaca, por lo que convierten en un punto ideal para el establecimiento de un puerto de gran magnitud.

Con el Tren Bioceánico, reducirá el tiempo de traslado de mercancías desde Brasil hasta la costa del pacífico del Perú, así como los costos y incrementará la competitividad de la región.

En la actualidad, el movimiento de mercancías tiene restricciones logísticas, costos elevados de transporte y procedimientos aduaneros concentrados en puertos marítimos distantes y la falta de un centro logístico completo ralentiza las actividades y perjudica la competitividad de la región de Puno.

La ciudad de Juliaca, situada en la provincia de San Román, en el departamento de Puno, por su actividad principal es el comercio, industria y transporte. está situada a una altitud de 3,825 m. s. n. m., su ubicación geográfica estratégica la establece como un punto clave de conexión entre la región altiplánica del Perú, el oeste de Bolivia, el norte de Chile y el sur de Brasil.

El distrito de Juliaca dispone de infraestructuras de transporte significativas como:

- ✓ Carretera principal Interoceánica Sur, que conecta con Brasil, distrito de Juliaca y la costa peruana.
- ✓ Vía Ferrocarril del Sur, que enlaza con el puerto de Matarani.

- ✓ Aeropuerto Internacional Inca Manco Cápac de la ciudad de Juliaca, con operaciones nacionales y proyección a vuelos internacionales de carga.

El trazado ferroviario atravesará regiones con grandes necesidades de desarrollo como Madre de Dios, Puno y Arequipa, generando empleo directo e indirecto en construcción, operación, turismo, transporte y servicios.

Permitirá la dinamización de economías locales mediante el transporte de productos agrícolas, mineros, energéticos e industriales hacia mercados nacionales del Perú e internacionales.

A pesar de estas ventajas que tiene la región de Puno para que concentre operaciones aduaneras, almacenamiento, clasificación, consolidación y distribución de mercancías, esta falta obliga a que las exportaciones e importaciones de en la región Puno y zonas aledañas dependan de puertos marítimos lejanos como Matarani que está en región de Arequipa.

El traslado en el transporte de carga de mercancías y hacia puertos marítimos implica sobre costos logísticos por largas distancias de recorrido, y eleva un consumo de combustible y costos adicionales por manipulación y almacenamiento temporal.

La carencia de operaciones y de infraestructura aduanera en la ciudad de Juliaca centraliza procesos en áreas de zonas costeras, provocando la demora en la entrega de mercancías.

1.2. Justificación de la Iniciativa

El Megaproyecto “Tren Bioceánico” no solo representa una infraestructura de transporte, sino un instrumento de integración continental, competitividad internacional, desarrollo regional y sostenibilidad ambiental por lo que es indispensable declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción de este proyecto, encargando al Estado peruano su impulso y facilitación en coordinación con los países involucrados, los siguientes tramos en territorio peruano:

- ✓ Iñapari – Madre de Dios: ingreso del corredor desde la frontera con Brasil.
- ✓ San Román – Puno: conexión estratégica en el altiplano, articulando producción agropecuaria y minera.
- ✓ Matarani – Arequipa: enlace con un puerto consolidado y con gran capacidad de exportación.
- ✓ Callao – Lima: integración con el principal puerto actual del país.
- ✓ Chancay – Lima: conexión directa con el puerto de Chancay.

Mejorar el intercambio del comercio exterior mediante la instalación de terminales de carga, almacenes aduaneros y áreas de procesamiento logístico para disminuir los costos y el tiempo necesario para el transporte para mercancías de exportación e importación.

Fomentar la vinculación regional e internacional, uniendo a la región de Puno con el resto de la nación y con países limítrofes.

Para crear puestos de trabajo como directos e indirectos, durante la etapa de construcción como en el funcionamiento del Puerto Seco.

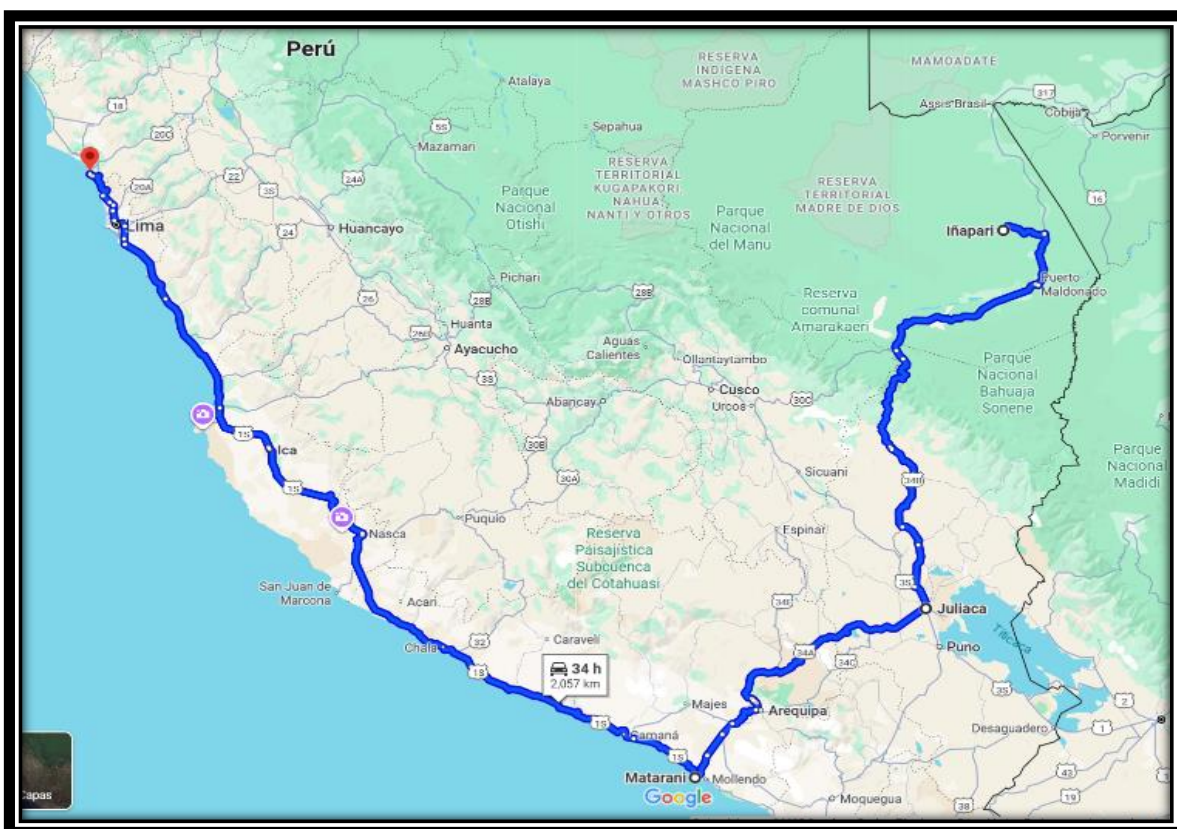
Fomentar la producción local en sectores como los textiles de lana de alpaca, la quinua, la cañihua y el café, entre otros, para facilitar su acceso a los mercados.

Fomentar la formalización del comercio en sector fronterizo del país, para mejorar el control aduanero y tributario.

1.3. Ubicación

Ubicación de la Construcción del Megaproyecto “Tren Bioceánico” entre los puertos Santos de Brasil y Chancay del Perú, conectando los tramos ferroviarios desde Iñapari - Madre de Dios, San Román - Puno, Matarani – Arequipa y Callao, Chancay - Lima en el territorio peruano

1. Fotografía: Construcción del Megaproyecto “Tren Bioceánico”



Fuente: www.googlemaps.com

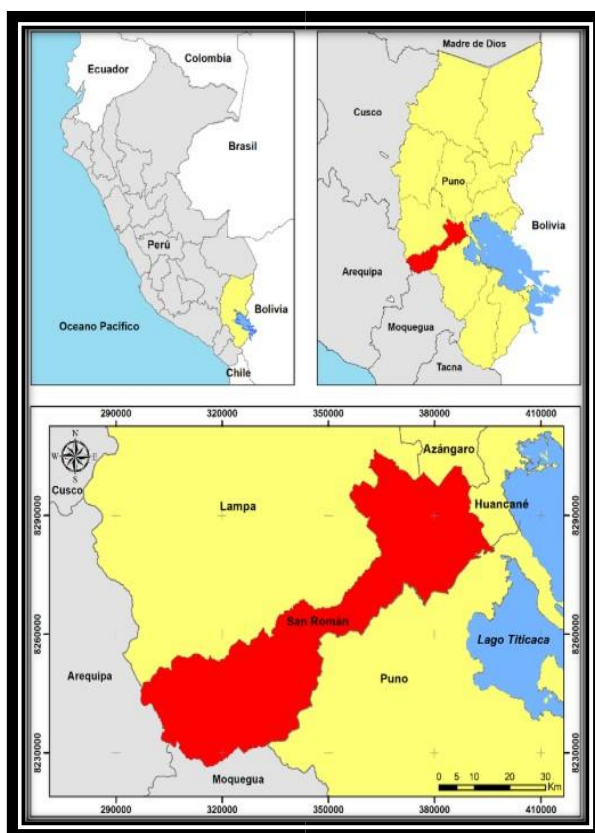
1.3.1. Ubicación Política y Geográfica

La ubicación Distrito: Juliaca

- ✓ Provincia: San Román
- ✓ Departamento: Puno

La presente ley está enfocada en las coordenadas como punto de inicio Las coordenadas UTM (WGS84), 19L Este: 378238.00 m Norte: 8286765.00, con una población 73,839 habitantes y está colindantes por:

Fotografía 01: Distrito de Juliaca provincia de San Román



1.3.2. Distrito de Juliaca

Está ubicada en la Provincia de San Román, en el departamento de Puno el cual tiene sus límites:

SUR: Distrito de Cabana y distrito de Caracoto

ESTE: Distrito de Pusi (Prov. de Huancané) y distrito de Samán (Prov. de Azángaro).

SUR OESTE: Distrito de Cabana

NORTE: Provincia de Azángaro

1.3.3. Reseña Histórica Provincia de San Román

La provincia de San Román se encuentra en el departamento de Puno, Perú. Cubre un área de 2,277 km² y tiene una población de aproximadamente 307,000 habitantes. La capital y ciudad más grande es Juliaca. La provincia limita con las provincias de Azángaro, Lampa, Huancané y Puno, y tiene más de 350 urbanizaciones, que es un fenómeno demótico actual propio del Perú, estimulada por la migración rural y urbana regional y del sur del país, la tercera en el sur del Perú después de Arequipa y Tacna, y la undécima ciudad más poblada del Perú.

La iniciativa legislativa se enmarca en el Decreto Supremo que aprueba la actualización del Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2019 – 2030 y cambio de Denominación a “Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2024 – 2030.

La agenda de Integración Física Sudamericana (IIRSA), que fomenta la interconexión del corredor bioceánico del sur es la base de un programa que persigue tal objetivo e involucra una visión geoeconómica del desarrollo.

1.4. Beneficios de la iniciativa legislativa

- ✓ Aumento en la cantidad de exportaciones en los sectores de agroindustria, textiles y otros a nivel regional.
- ✓ Con disminución del en un 30% en gastos de logística para productores y comerciantes.
- ✓ Refuerzo del corredor logístico sur andino, favoreciendo a las regiones como Puno, Arequipa, Cusco y Madre de Dios.
- ✓ Creación de áreas industriales y zonas económicas particulares relacionados con los puertos, produciendo un impacto positivo en la economía de la región de Puno.

**Cuadro N° 01. Población censada Urbana y Rural, Según cada provincia, 2017
Del Departamento De Puno.**

PUNO: POBLACIÓN CENSADA URBANA Y RURAL, SEGÚN PROVINCIA, 2017 (Absoluto y porcentaje)					
Provincia	Total	Urbana		Rural	
		Absoluto	%	Absoluto	%
Total	1 172 697	630 648	100,0	542 049	100,0
Puno	219 494	138 912	22,0	80 582	14,8
Azángaro	110 392	33 569	5,3	76 823	14,2
Carabaya	73 322	32 906	5,2	40 416	7,5
Chucuito	89 002	24 161	3,8	64 841	12,0
El Collao	63 878	21 838	3,5	42 040	7,8
Huancané	57 651	7 714	1,2	49 937	9,2
Lampa	40 856	13 232	2,1	27 624	5,1
Melgar	67 138	36 425	5,8	30 713	5,7
Moho	19 753	3 257	0,5	16 496	3,0
San Antonio de Putina	36 113	24 333	3,9	11 780	2,2
San Román	307 417	278 532	44,2	28 885	5,3
Sandia	50 742	4 003	0,6	46 739	8,6
Yunguyo	36 939	11 766	1,9	25 173	4,6

Fuente: INEI - Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda.

2. MARCO NORMATIVO

2.1. Constitución Política del Perú

Artículo 44: Establece como deberes primordiales del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad, y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

Artículo 58: Reconoce que la iniciativa privada es libre y se ejerce en una economía social de mercado, y que el Estado orienta el desarrollo del país, actuando principalmente en áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

Artículo 59: El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y empresa, comercio e industria.

Artículo 66: Los recursos naturales, renovables y no renovables, son patrimonio de la Nación y el Estado es soberano en su aprovechamiento, lo que incluye el desarrollo de infraestructura para su comercialización.

Ley N.º 27943 – Ley del Sistema Portuario Nacional

- ✓ El fomento y planeamiento de la competitividad de los servicios portuarios y la promoción del comercio nacional, regional e internacional.
- ✓ Estableciendo que los puertos secos son una parte de la infraestructura adicional para el comercio nacional e internacional.

Ley N.º 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

- ✓ Establece que el transporte es un servicio de interés público y esencial para el desarrollo económico y social de la Nación.
- ✓ Reconoce que el Estado debe promover infraestructura de transporte que garantice eficiencia, seguridad y conectividad nacional e internacional.

Ley que Modifica la Ley 27688, Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna

- ✓ Actividades industriales
- ✓ Actividades agroindustriales
- ✓ Actividades de ensamblaje
- ✓ Servicios logísticos
- ✓ Servicio de tecnología de la información
- ✓ Servicio de investigación y desarrollo científico y tecnológico
- ✓ Servicio de investigación en salud humana
- ✓ Servicio de desarrollo de infraestructura

Acuerdo de Cartagena – Comunidad Andina de Naciones (CAN)

Marco internacional que promueve la integración física y comercial de los países andinos, facilitando el beneficio de transporte internacional de carga y el comercio intrarregional.

Por lo tanto, es necesario declarar de Interés Nacional y Necesidad Pública la Construcción del Megaproyecto “Tren Bioceánico” entre los puertos Santos de Brasil y Chancay del Perú, conectando los tramos ferroviarios desde Iñapari - Madre de Dios, San Román - Puno, Matarani – Arequipa y Callao, Chancay - Lima en el territorio peruano.

3. ANTECEDENTES

Periodo parlamentario 2021 - 2026 del Congreso de la República

Durante Período parlamentario 2021-2026 del Congreso de la República se tiene las siguientes iniciativas legislativas de similar objetivo:

PROYECTO DE LEY	TÍTULO	ESTADO	AUTORES
10242/2024CR	Ley de Infraestructura conexas al Puerto de Chancay.	En Comisión	Flores Ancachi, Jorge Luis
09721/2024CR	Ley que Modifica La Ley 29207, Ley que Declara de Necesidad Pública y de Interés Nacional La Construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil – Perú", Atlántico - Pacífico (Fetab), para Garantizar Su Conexión Con El Puerto De Chancay	Orden del Día	Heidinger Ballesteros, Nelcy Lidia
09157/2024CR	Ley Que Promueve La Aprobación Del Mega puerto De Chancay Como Activo Crítico Nacional	En Comisión	Reymundo Mercado, Edgard Cornelio
08833/2024CR	Ley Que Crea La Autoridad Autónoma Del Puerto De Chancay.	En Comisión	Flores Ancachi, Jorge Luis

Fuente: <https://www.congreso.gob.pe/>

4. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación de la presente ley no genera derogación ni modificación de normas vigentes, sino que se enmarca en el sistema jurídico nacional como una declaración de interés nacional y necesidad pública, lo que implica:

Complementariedad con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N.º 27181), Refuerza el principio de considerar el transporte como un servicio de interés público y esencial para el desarrollo económico y social del país y permite que el Tren Bioceánico sea incorporado como una prioridad en los planes nacionales, sectoriales y regionales de desarrollo.

La regulación no reemplaza ni modifica las competencias que ya están definidas en la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley N.º 27943) ni en su normativa, y tampoco Ley que Modifica La Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, para fomentar el Desarrollo Portuario, sino que fortalece y enfatiza la opción de planificar, financiar y llevar a cabo el proyecto del Puerto Seco en Juliaca dentro de la estructura legal actual.

A través del Poder Ejecutivo coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), la SUNAT y las administraciones locales para priorizar los recursos y a la gestión necesaria para llevar a cabo su implementación.

En consecuencia, la vigencia de la norma no introduce incompatibilidades ni genera reformas legales directas.

5. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no irrogará gasto adicional al erario nacional, por lo que es de naturaleza declarativa y no contraviene ninguna ley por lo que los costos estarán vinculados principalmente a la planificación y construcción.

6. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL

En la presente iniciativa legislativa, se vincula con el acuerdo Nacional y la agenda legislativa, principalmente en los siguientes compromisos:

Política de Estado N.º 19: Desarrollo de la economía nacional, promoción de la inversión privada y generación de empleo digno y productivo, el cual se tendrá la atracción de inversiones nacionales y extranjeras.

Política de Estado N.º 23: Promoción de la integración y el desarrollo regional, que permitirá la integración económica a nivel de los países fronterizos como Bolivia, Brasil y Chile.

Política de Estado N.º 28: Inserción del Perú en la economía internacional, con el tren bioceánico, fortalecerá la capacidad del Perú para cumplir con estándares logísticos internacionales.

Lima, setiembre del 2025.